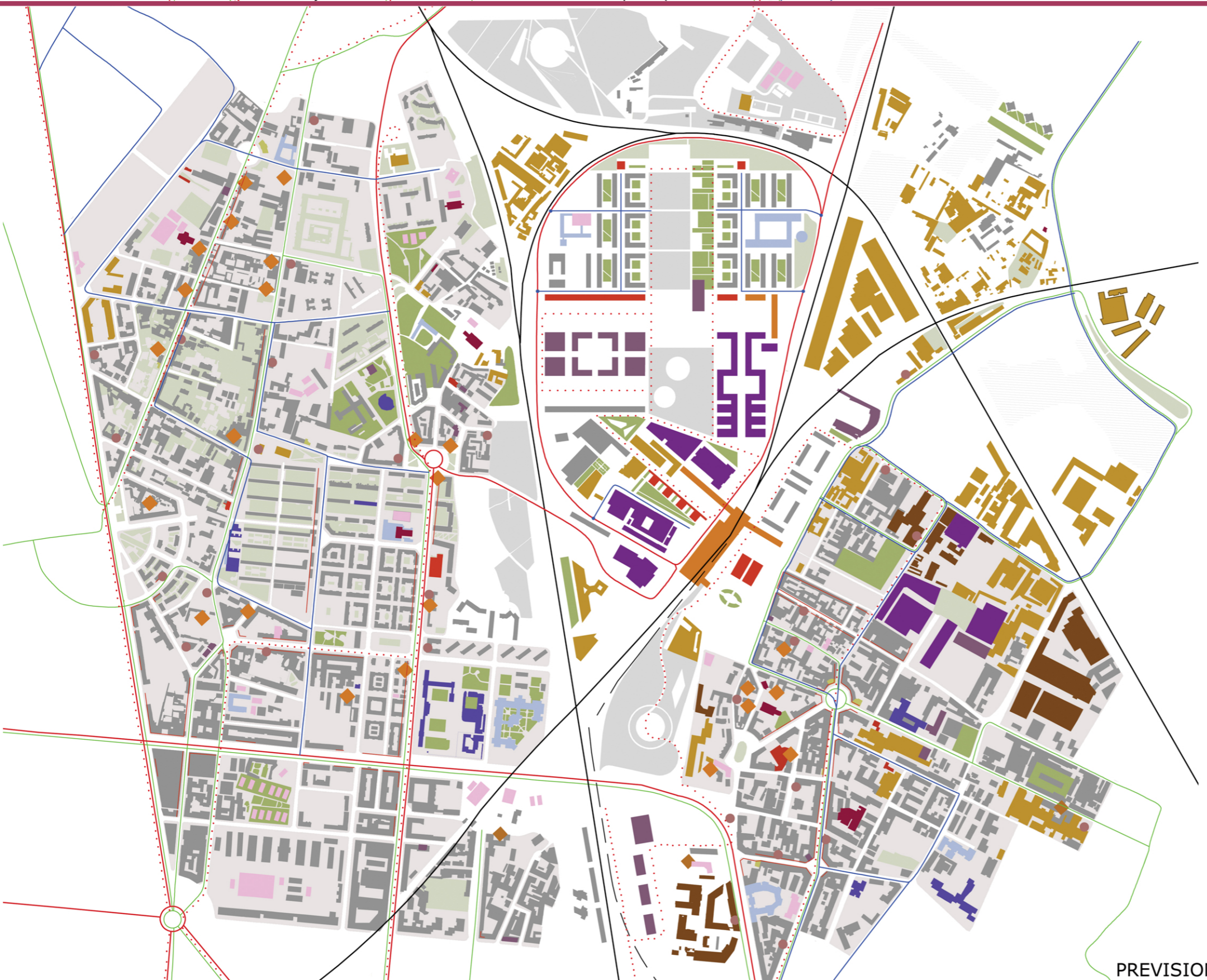
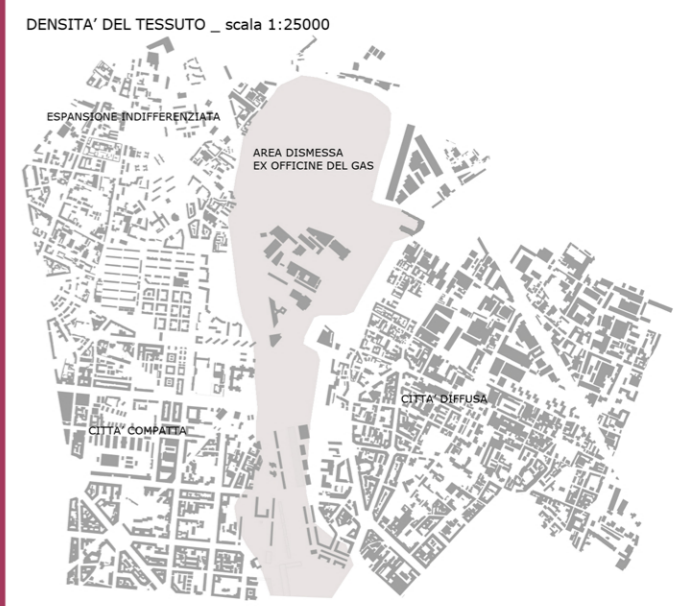


STATO DI FATTO \_ 2010



PREVISIONE \_ 2020



DENSITA' DEL TESSUTO \_ scala 1:25000



SISTEMA DEL VERDE \_ scala 1:25000



SISTEMA DELL'INFRASTRUTTURA E DELLA VIABILITA' \_ scala 1:25000



DENSITA' DEL TESSUTO \_ scala 1:25000



SISTEMA DEL VERDE \_ scala 1:25000



SISTEMA DELL'INFRASTRUTTURA E DELLA VIABILITA' \_ scala 1:25000

CONCEPT

connessioni e fulcri \_ rinnovamento di nuovo equilibrio tra pubblico e privato

Da sempre considerata zona periferica milanese, l'anello ferroviario della Bovisio rappresenta il caso esemplare in cui l'infrastruttura gioca un ruolo predominante nella presa di coscienza di cosa significa fare città. Nonostante sia un'area delle più servite a livello metropolitano in tutta la città di Milano, la situazione attuale è il risultato di logiche di smembramento operate sul terreno dal trasporto su ferro.

L'area offre l'occasione di un nuovo rinascimento urbano, che ha interessato negli ultimi anni diverse città europee. Pianificare la città oggi non significa solo dotarla di accessibilità trasportistica ma dotarla di qualità urbana attraverso interventi che ne favoriscono la complessità funzionale e sociale. Per questo le scelte progettuali alla scala 1:10000 puntano ad impedire che l'area sia investita da un forte traffico di attraversamento ma opportunamente servita a supporto della vitalità urbana.

Se un tempo fu un mondo chiuso da recinti, ora Bovisio si deve allargare in un orizzonte più ampio, verso Milano e l'Europa. La presenza delle stazioni fanno di lei un grande nodo d'interscambio, ma essa soffre di chiusura, ovvero soffre del fatto che Milano non riesca ad entrare nei suoi recinti. E' a questo che mira il progetto: creare nuovi poli e fulcri che impostino il legame con la città sia dal punto di vista funzionale che relazionale.

LEGENDA

- |                                    |                                  |
|------------------------------------|----------------------------------|
| <b>INFRASTRUTTURE</b>              | <b>ATTIVITA' E RESIDENZA</b>     |
| ■ AUTOSTRADE                       | ■ RESIDENZA                      |
| ■ FERROVIE                         | ■ COMMERCIO POLARE               |
| ■ STRADE PRIMARIE                  | ■ COMMERCIO AL PIEDE             |
| ■ STRADE SECONDARIE                | ■ SECONDARIO ATTIVO              |
| ■ TRASPORTO PUBBLICO DI SUPERFICIE | ■ SECONDARIO DISMESSO            |
| ■ TRASPORTO PUBBLICO SOTTERRANEO   | ■ HEADQUARTER                    |
| ■ STAZIONE METROPOLITANA           | ■ TERZIARIO PUBBLICO             |
| ■ STAZIONE FS                      |                                  |
| ■ STAZIONE PASSANTE FERROVIARIO    | <b>EDIFICI E LUOGHI PUBBLICI</b> |
| ■ PARCHEGGI                        | ■ EDIFICI DI CULTO               |
|                                    | ■ SISTEMA SANITARIO              |
| <b>VERDE E ATTREZZATURE</b>        | ■ EDIFICI DELLA CULTURA          |
| ■ SISTEMA DELLO SPORT              | ■ ISTRUZIONE PRIMARIA            |
| ■ PARCO URBANO                     | ■ ISTRUZIONE SECONDARIA          |
| ■ GIARDINO PUBBLICO                | ■ UNIVERSITA' E RICERCA          |
| ■ VERDE GENERICO                   | ■ LUOGHI DEL RISTORO             |
| ■ VERDE INCOLTO                    |                                  |
| ■ PISTE CICLABILI                  |                                  |

L'ARMATURA INFRASTRUTTURALE RISULTA SUBORDINATA AD UNO SPAZIO PROGETTATO SECONDO FULCRI E TRAMITTI RELAZIONALI: QUESTO SIGNIFICA CHE LE SCELTE RELATIVE ALLA VIABILITA' E AL SISTEMA DEI TRASPORTI NON PRECEDONO MA SONO MESSE A PUNTO CONGIUNTAMENTE, E IN DIALETTICA CON LE SCELTE DI DISEGNO URBANO. QUESTO PERCHE' NON SI VUOLE RIPETERE L'ERRORE DI CUI BOVISA E', A SUO MODO, UN CASO ESEMPLARE IN CUI L'INFRASTRUTTURA SI TRASFORMA IN ELEMENTO DI SEPARAZIONE ANZICHE' ASSICURARE IL LEGAME TRA LE PARTI DI CITTA'.